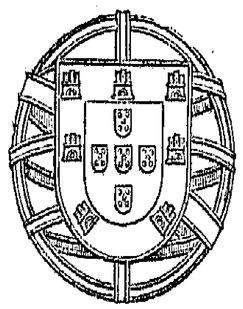
CAP. DE FRAG. M.
JÚLIO GONÇALVES

FILOSOFIA DA HISTÓRIA
MARÍTIMA PORTUGUESA

SOBRE UMA HERMENÊUTICA DOS DESCOBRIMENTOS

NOTAS CRÍTICAS



Composto e impresso na
Tipografia da L. C. G. G.
Calçada dos Caetanos, 18
LISBOA

GOA UNIVERSITY LIBRARY N. G.
This book is donated by .....

Do Autor:

Problemas demográficos	1906
O Quadrado da Mongua	1926
Seis Fortalezas — Feitorias	1942
Notícias para a história das Armadas de Cruzeiro	1944
Pelos Descobrimentos da Guiné visava o Infante o Caminho da Índia?	1946
Os Portugueses e o Mar das Índias	1947
Da Finalidade dos Descobrimentos	1949
Américo Vespúcio	1953

Defesa Sanitária da Europa contra a Peste	1910
Serviço de Saúde Naval em Guerra	1917
Guia Sanitário do Marinheiro da Armada	1918

Ao Justino com um abraço do

Julio

ÍNDICE

	Pág.
Cap. I	5
Cap. II	19
Cap. III	23

O Almirante Gago Coutinho observando com o astrolábio

De «Náutica dos Descobrimentos»

Sobre uma Hermenêutica dos Descobrimentos

I

Foi um dom inestimável à história portuguesa a publicação desta *Náutica dos Descobrimentos,* da autoria do almirante Carlos Viegas Gago Coutinho.

Sabiamos que andavam dispersos, aos caprichos do tempo e à indiferença dos homens, os conceitos respeitantes à arte de navegar quinhentista portuguesa, tão profundos de base científica como revolucionários de métodos históricos, em que há anos se dispendia a actividade intelectual do sábio oficial-general e mestre incontestado dos poucos que podemos classificar de *scholars* em matéria de história marítima. «Engolfado no pego do mar» da sua colossal actividade científica, escorado na sua cultura geográfica, astronómica, matemática, Gago Coutinho não se preocupara em coordenar as suas lições de mestre, em olhar mais aos interesses dos seus discípulos do que ao interesse da sua própria actividade mental. Por isso, estes dois volumes, pletóricos de ensinamentos, objecções, comentários, ilações ou doutrinas que, no seu conjunto, compendiam o seu alto saber, são de facto a mais valiosa dádiva que, não só a Marinha, mas a nação inteira, recebe das suas mãos de pensador e escritor.

Foi, pois, com penetrante visão e oportunidade que o comandante César de Oliveira Moura Brás se lançou ao exaustivo trabalho do ordenamento duma matéria que, pela sua vastidão e complexidade, desanimaria qualquer mortal menos fervoroso. O corpo de doutrina que dela se colhe tentou a sua inteligência e mais ainda o seu afecto à crónica da Corporação de que é um ornamento. E, consciencioso cultor da história militar e marítima, Moura Brás previu a necessidade de dotar a história nacional de um capítulo que jaz esquecido ou menos bem tratado, num conjunto que fosse sugestivo e coerente. Não podia, na verdade, ir buscar elementos construtivos a outra fonte que não fossem as anotações, diremos mesmo as rebeldias e as prédicas, daquele que, sem exagero, podemos hoje considerar o patriarca da náutica portuguesa em geral e da náutica dos Descobrimentos em especial. É pois com a curiosidade aguda de quem quer aprender coisas ignoradas ou mal sabidas, que abrimos estas folhas de bom papel, impressas em bom tipo, ornadas de bons mapas e boas estampas e transcendendo de conceitos magistralmente expendidos.

Começa a obra por um longo *Prefácio* e nele Moura Brás tenta, com a clareza do seu estilo e mais ainda com a clareza do seu raciocínio, estruturar, seleccionando, sistematizando e comentando, as *ideias* do mestre de náutica. É que não teve o almirante Gago Coutinho, através da sua agitada vida, tempo nem disposição para elaborar, em edições didáticas destinadas à consulta de estudiosos, tudo quanto no seu copioso labor de muitos anos teve ensejo de observar e registar. E talvez porque sempre observou com profundeza e afinco, em contacto com a natureza, devassando alguns dos seus múltiplos segredos, não tivessem sobejado ao preclaro cientista, tempo e paciência para metodizar o seu saber em síntese doutrinária. Espalhou esse saber como o viajante

espalha as suas impressões por periódicos, revistas e cartas particulares, lamentàvelmente as condenando ao silêncio do tempo e à poeira dos arquivos.

Quem assina estas linhas, não pode esquecer um outro oficial-general e professor (que nos honrava com a sua amizade) e aproveitava-se de todos os ensejos para dissertar connosco, que, com a nossa limitada cultura, não podiamos acompanhar as suas ilações, sobre problemas de astronomia ou matemática, mas pouco escrevendo ou compendiando. Esse traço de psicologia individual explica a dispersão, através dos anos, de muitas locubrações originais e dignas da atenção das gerações vindouras. Não são elaborações de gabinete, mas vividas e sentidas em contacto com os fenómenos da natureza. Neste sentido, o almirante Gago Coutinho é um criador de ciência, e a dispersão do labor mental é uma característica dos criadores de ciência. Diz-se em alfarrábios antigos que «os estrólicos falam com os astros». Não é no conchego das bibliotecas ou das poltronas de salão que tais falas são possíveis. A análise e a experimentação, os dois grandes pilares das ciências positivas, são métodos indispensáveis em problemas de tão estricta e rigorosa especialidade como é a navegação antiga, exactamente porque se torna quase impossível a qualquer mortal, o melhor aparelhado para o estudo e compreensão dos fenómenos que se oferecem à vista, observar, compreender e deduzir de coisas mortas num passado de séculos, e sobre as quais, para maior aflição do estudioso, escasseiam por completo elementos informativos da documentária.

É de notar que, como primeira aquisição da sua hermenêutica e epitome dos seus estudos, começa Gago Coutinho por deitar um balde de água no entusiasmo dos leitores, quanto ao coeficiente de veracidade a atribuir aos Cronistas dos descobrimentos. «*Lamentàvelmente alimentaram na opinião comum insis-*

tentes falsidades que se tornaram tabus *sagrados, dos quais ninguém se atreve a duvidar*», escreve o almirante, cheio de razão. Escreveu-se outrora, e ainda hoje se escreve, contra toda a verdade, forçando as hipóteses, multiplicando as conjecturas mais ou menos fantasiadas, para servir preconceitos ou criar lendas que se consolidam através de gerações. Esse desatino, involuntário ou premeditado, de historiógrafos de boa fé ou meros panegiristas irresponsáveis ou estipendiados, tem sido a fonte de erros grosseiros que parasitam a história das navegações portuguesas. O completo desapego da metodologia, num país onde, perdõe-se-nos o exagero, em cada mil escritores — e poetas! — há pelo menos novecentos historiógrafos, e onde sem a menor hesitação, se passa da literatura de ficção para a crítica de factos positivos, revela bem que o diletantismo era a tinta em que os Cronistas de outrora molhavam as suas penas de pato, como os de hoje molham as suas canetas-permanentes.

Ora em matéria de história náutica portuguesa, quanto mais se investiga e descrimina, mais se alarga a margem entre os modelos elegantes e o rigor da verdade científica. É um grave erro de exegese não se colocarem as conclusões no quadro possivelmente exacto em que os acontecimentos deveriam ter tido lugar, como é errado o esforço por se arrancar, desses acontecimentos do passado, conclusões preformadas pelas nossas crenças actuais. Porisso, porque se arquitectam hipóteses situando-as em «climas» errados, o terreno foge-nos debaixo dos pés e o historiógrafo imaginativo encontra-se apenas abraçado aos seus queridos bonecos, sem dar fé que são de palha estripada.

Entendemos, porisso, sempre, que o maior deficit da nossa historiografia náutica, tal como tem sido apresentada, foi enucleá-la dos factores determinantes e ocasionais que profundamente influiram no seu

curso. O historiador português dos Descobrimentos abstraíu-se das conexões de causa e efeito, para se fixar na contemplação patriótica do próprio umbigo. «*Vítima da sua insuficiência técnica, foram levados a atribuir a arrojo aquilo que tinha explicação na evolução metódica duma arte náutica.*» - diz o almirante Gago Coutinho, com sobrescrito para os cronistas antigos, mas que pode ser endereçado aos actuais. E fala-nos com a sua grande autoridade o sábio marinheiro, de *evolução metódica* — a chave que poderá um dia abrir o sacrário das nossas verdadeiras verdades históricas, e restituir à história dos nossos Descobrimentos o seu verdadeiro carácter.

Os métodos e os instrumentos que as navegações portuguesas aperfeiçoaram, foram-o pelo motivo dessas mesmas navegações, por influxo daqueles que no Mar Alto sentiram agudamente essa necessidade. Na evolução da actividade social, como na biologia, basta saber-se que é a função que faz o órgão e é a necessidade que cria o instrumento. Aplicado um tal princípio ao Passado, verificam-se logo as tremendas dificuldades da empresa: não se trata apenas de registar o que, à luz da actualidade, a retina apreende. A mente terá que penetrar através de negrumes cerrados, onde os acontecimentos históricos se mostram como quimeras fugidias, difíceis de agarrar com a sua fisionomia exacta. Daí tanta extravagância e tanto absurdo. Porque em ciências exactas — e a História aspira a ser uma delas — não são admissíveis conjecturas de natureza emotiva, destinadas a provar apenas o que ardentemente se deseja. Certo é que a História é uma «*certeza incerta*» como a classifica com razão o douto Ispizua [1]. Mas não menos certo é o dizer do nosso, não menos douto, António de Sousa Vasconcelos:

---

[1] D. Segundo Ispizua: *Història de la Geografia y de la Cosmografia.*

«É mister, nestes trabalhos de investigação, muito discernir, muito esmerilhar de documentos, muito apurar da realidade, joeirando seculares mentiras a que os anos deram foros de verdade e que o vulgo se compraz em aceitar e venerar como tais» (1).

*

Mas não é apenas, esta digressão doutrinária, o resultado da leitura meditada destes dois grossos volumes, que com razão consideramos um inestimável legado às gerações vindouras. Cumpre-nos apontar quais os problemas que mereceram a sábia atenção do seu autor, a forma proficiente como colocou as premissas e a lógica com que alcançou as conclusões.

Deixando para o fim, em larga exposição, o capítulo com que abre e fecha a série magnífica destes estudos — o Infante D. Henrique — citaremos o facto de o Autor refutar as lendas com que se quis tornar *tenebroso* à força, o Mar que, para os audazes mareantes do Infante, se apresentava com céu claro, avistado das Canárias, pelo menos desde 1400. Não necessitam a audácia e a competência desses mareantes, de tais fábulas, para que seja reconhecido o seu valor. «Teriam sido os Mouros quem as espalhava para assustar os Cristãos», pensa o Autor. Deixemos os pobres Mouros e basta-lhes a carga que os Cristãos lhes fazem, espoliando-os de todo o mérito nesta matéria de navegações! Ibn Kaldun, se isso escreveu, quis troçar connosco. Havia um receio — diz o almirante — que traduzia uma razão náutica: a dificuldade de regresso contra ventos e correntes. Os Vivaldi não voltaram nem voltou o Jaime Ferrer. Porquê? Porque, mesmo com a vela áurica, copiada dos pangaios indianos, que embolsaria como nestes que

(1) *Crítica literária.*

nunca correm contra a sua monção, as caravelas não tinham facilidades de regresso, e as naus ou barcas muito menos. Mas a experiência do Mar Largo trouxe o conhecimento do regime dos ventos dominantes — e o regresso passou a fazer-se fàcilmente com a *volta larga* por oeste, donde o vento favorecesse a bordada. Destas viagens teria resultado, além da utilização prática da observação dos astros, a descoberta incidental do arquipélago de Cabo Verde, como o fora dos Açores. «*Assim* — diz o almirante — *se criou uma arte nova, apoiada no estudo da Astrologia e no dos ventos gerais do Atlântico, o que permitiu ao Infante D. Henrique impulsionar, a cem por cento, os Descobrimentos Marítimos. Começou-se pelo Atlântico Norte, e análogo foi o que se passou no Atlântico Sul*». Estamos em face de três afirmativas doutrinárias, três precisões, subscritas pela autoridade de um grande marinheiro, que as experimentou.

Exemplificando, pela sua doutrina, e adentro da lógica, as viagens de Gama e Cabral, com rotas que difícil seria refutar porque são históricas, outra ilação se tira da leitura: «*Para a Náutica, ressalta incontestável que antes de 1497 e talvez mesmo antes de 1494* (Tordesilhas) *já era conhecida a existência do Brasil*». Para náuticos, portanto, — e para pessoas de senso, diremos nós — será difícil rejeitar a conjecturada viagem de Pacheco em 1498, «*donde nos Vossa Altesa mandou descobrir a parte occidental*», sendo inútil e possìvelmente ridícula a discussão se o *nos* do *Esmeraldo* é singular ou plural, se Pacheco foi só ou acompanhado, então quem foram os companheiros, qual era o nome do navio, de cada um dos da chusma, os calções que vestia, etc., o que tudo provaria que Pacheco não foi tal ao Brasil, e quem o *descobriu* foi Vespucio (para a escola nacionalista italiana); foi Pinzon (para a escola nacionalista espanhola); e foi Cabral, a 3 de Maio, apesar de ter lá chegado a 22 de

Abril (para a escola nacionalista portuguesa), etc. *Voilá comme on ecrit l'histoire...*

«*Uma análise técnica dos acontecimentos marítimos do século XV prova que os Portugueses, se não estiveram na América antes de Colombo, dispunham de todos os elementos necessários para lá ir*», anota Gago Coutinho. Evidentemente trabalhamos no campo das conjecturas fundamentadas. Simplesmente, os documentos são mudos a esse respeito. Era forçoso aos mareantes açoreanos terem diários de bordo? Saberiam mesmo escrever? Não vemos necessidade, para se explicar o silêncio dos documentos, de alargar sem critério a influência do *sigilo*. A América do Sul seria conhecida antes de 1494 e assim o mostra a carta de 1493 dos Reis Católicos a Colombo e a referência de Bartolomeu de las Casas à intenção de 1498 do genovês.

Dois pontos há ainda, necessitados de precisão, pelo juizo assente que sobre eles formula o almirante Gago Coutinho:

Descobrimento da Madeira: O arquipélago da Madeira fora visitado, em viagens reais, de náuticos hábeis, talvez Mouros ou Portugueses, anteriores ao Infante D. Henrique. O descobrimento da Madeira não deve, pois, ser creditado à conta do egrégio Infante Navegador.

Descobrimento dos Açores: A inscrição dum arquipélago, mais ou menos na posição dos Açores, que aparece nos portulanos do século XIV, é obra de fantasia. Ela não corresponde a toda e exacta realidade. *Os Açores foram descobertos, e não apenas reencontrados, pelos caravelistas do Infante, navegando pela volta larga.*

Doutros princípios essenciais, firmados com inegável autoridade técnica, decorrem alguns consequentes: «*Os conhecimentos náuticos de Colombo datam da sua longa estadia em Portugal, no convívio com mareantes portugueses, e foi desse convívio que se gerou a ideia do caminho de Oeste*». Não discutiremos aqui sobre a personalidade e a influência de Toscanelli, mas diremos desde já que ela seria desnecessária para os projectos colombinos, e é evidentemente disparatado dizer-se, em História, que esta viagem foi a primeira de longo curso.

De Américo Vespucio diremos que o «grande» nauta vive apenas das *suas* Cartas, que «*para navegadores é literatura de ficção*». Já escrevemos que não se prova que Vespucio fosse cosmógrafo, nem astrónomo, nem nauta, nem descobrisse coisa nenhuma. E para honrar a sua memória de honesto e diligente *mercader* (Herrera), acrescentaremos que porventura conversou ou sugeriu sobre a matéria das Cartas, mas que todas elas são possìvelmente da qualidade do *Libro del Conoscimiento*, das *Viagens de John of Mandeville* ou dos *Autos* de Gomes de Santo Estevão.

Com duas afirmações, podemos dizê-lo, remata o digno almirante este capítulo, ambas da responsabilidade da sua brilhante dialéctica e ambas revolucionárias pela sua influência na história:

A primeira: «*Os nossos dirigentes obedeceram à norma racional de começar pelo estudo de navios e mares, para, com tais princípios básicos, se reconhecerem as possibilidades que ventos e terras concediam para as suas rotas. — Tudo dependeu de uma inteligente orientação derivada daquela cooperação de cientistas e caravelistas a que se deu o nome simbólico de Escola de Sagres*».

A segunda: «*Demorei-me a desfazer o grande equívoco de que, só nos últimos anos do século XV é que os «Doutores acharão» a maneira de se determinar a posição dos navios no mar por meio de observações do sol*».

Ser-nos-á permitido inferir destes postulados do Mestre da Náutica: 1.º — Que antes dos mareantes se lançarem na sua exploração marítima, ou antes de iniciar as expedições, o Infante D. Henrique, com os seus capitães e cosmógrafos, procedia ao estudo do

regime dos ventos e correntes, estabelecendo assim os fundamentos didácticos duma ciência que, no seu conjunto, pode ser considerada uma Escola de Navegação, onde os mareantes iam colher os ensinamentos necessários. 2.º — A determinação da ladeza pela altura meridiana do sol era operação já em uso em plena era henriquina, e não apenas na joanina.

O estudo da Viagem de Vasco da Gama e do Descobrimento do Caminho da Índia, com que fecha o primeiro volume desta obra, é só por si epitome de marinharia que faria a glória de qualquer historiador documentado. E pena foi que o ilustre almirante o não publicasse em volume à parte, para maior conhecimento de estudiosos nacionais e estrangeiros. Original e magistral, ele dá a medida da paixão do pormenor técnico que é uma das grandes características do seu autor.

E não parece plausível duvidar-se, depois da cerrada demonstração baseada por s. ex.ª em elementos de cartografia e ciência náutica, que o descobrimento da Austrália fosse obra portuguesa. Quem o descobridor? Afastado o oriental Heredia, que sabemos foi também pintor retratista abalisado em Goa (1), vários nomes se citaram. A conclusão, provisòriamente única, é que: *O descobrimento geográfico da Austrália é obra dum navegador português* — de tantos que singravam pelos emaranhados canais do *Maluco*.

Estas e outras questões voltam a ser esclarecidas no segundo volume da *Náutica dos Descobrimentos*. Pela sua demorada viagem da Barca «Foz do Douro», teve o almirante o empenho de provar que não se fiava na dialéctica para apoio da sua tese. E então o que vemos? Embarcado num navio à vela, de caso pensado, recua cinco séculos, empunha um astrolábio,

(1) *Os Portugueses e o Mar das Índias.*

educa a sua mente nas normas do século XV, apenas lhe faltando o gibão e a touca, e como um avatar de Dias ou Alenquer, percorre o Atlântico em larga volta, ao mesmo tempo que, como homem moderno largamente documentado, estuda ventos e correntes, observa, define e teoriza. Contra a sua experiência de marinheiro, avalizada pelos seus conhecimentos científicos, não será mais possível o triunfo da dialéctica de gabinete. Os «doutores» ficam com a sua metafísica respeitosamente tornada inútil — porque os factos são os factos.

Não pode o articulista, sob o peso da sua inopia, anotar todos os conceitos doutrinários de que estão prenhes estes volumes. São conceitos dispersos, a talho de fouce, a que nem mesmo o seu preclaro compilador meteu ombros e disso se desculpa no seu *Posfácio*. Mas há pontos que é conveniente frisar:

Frequentemente o almirante, num árduo trabalho elucidativo, discute, rebate e repele extravagâncias de autores estrangeiros, defendendo com o seu prestígio o património das glórias marítimas nacionais. Será trabalho perdido. Uma grande parte dessas extravagâncias é filha dum deficitário conhecimento da História Náutica Portuguesa. Mas também dissemos e repetimos: dessa ignorância não podem ser incriminados apenas os estrangeiros. E assim, enquanto o nosso homem da rua arquitecta a sua síntese simplista, e a historiografia, na carência de documentos, se perde em estéreis discussões de vírgulas e traços, a história da navegação portuguesa, na sua génese e na sua evolução, até aos tempos gloriosos dos nossos grandes roteiristas, não só fica por fazer, como se faz desorientadamente, perturbada em todos os seus capítulos por um impertinente exagero patriótico. É esse exagero que move o estrangeiro a desconfiar das nossas ilações, a apodar-nos de obreiros vaidosos duma *Nationalistic School*. Quando contestam as nossas afirma-

ções, não encaramos o facto, serenamente, como uma divergência de opinião necessitada de esclarecimento: consideramos um agravo à nossa honra e ao nosso patriotismo, fazendo-se a figura ridícula que há pouco se fez com a conferência dum professor estrangeiro.

«Têm estes trabalhos do almirante jus à discussão, à crítica e ao comentário erudito» — remata no seu magnífico *Prefácio* o Comandante Moura Brás. Mas acrescenta com modéstia: «Tal função não pertence a um modesto discípulo com a consciência plena das suas limitações». Esta atitude elegante não logra infelizmente o nosso aplauso, porque aos discípulos — suposto que o sejam — não nos parecem vedados a discussão, a crítica e o comentário erudito. Vão longe os tempos em que o Mestre se escorava no prestígio da sua sapiência indefectível, e ao discípulo, se o atormentava a dúvida, apenas restava o recurso de curvar a cerviz e segredar a si próprio: *Magister dixit!* A ciência hoje multiplicou-se por tal forma, tornaram-se por tal forma tentaculares os seus ramos, desvios e escaninhos, que não há *magister* que os abranja com abastança e perfeição. A especialização tem sido o escolho do velho enciclopedismo autoritário e, para ser respeitada como merece, necessita de se meter no seu compartimento estanque — e tudo quanto se encontra fora dele torna-se para o especialista impreciso e vago.

«É na prática da navegação que se adquire o sexto sentido do mar», diz Moura Brás, e é certo. E acrescenta, com a maior verdade, referindo-se ao insigne Autor da *Náutica:* «Lucidês quase divinatória das suas deduções luminosas sobre a náutica dos descobrimentos». Até que ponto essa reconhecida lucidês lhe permite colocar com exactidão todas as pedras no taboleiro? É o que resta examinar. A História é um monstro de muitas faces. Pode a técnica, sobretudo a técnica dum cientista tão altamente categorizado como

o Autor da *Náutica dos Descobrimentos*, encarar com exactidão, com perfeição, uma ou mais faces do monstro. Mas nunca as afrontará todas — e não as afrontando todas com a mesma exactidão arrisca-se ao desaire e à imperfeição.

São lapidares, são magistrais e indefectíveis as ilações técnicas do notabilíssimo mestre de marinharia. Sobre a técnica da Marinharia — cosmografia, astronomia, matemática ou náutica — ùnicamente, pretende construir com solidez o edifício da história dos Descobrimentos.

Ser-lhe-á possível?

II

Não se deve concluir das páginas precedentes que, ao endereçarmos aqueles louvores à alta mentalidade dos Autor e Prefaciador da *Náutica dos Descobrimentos* e à sua desassombrada interpretação técnica de problemas históricos, apenas tivemos em vista ofertar ramalhetes de lisonjas a quem é, sem contestação, uma das mais eminentes figuras da Armada e Ciência nacionais. E seguros estamos que, se tal fora o nosso escôpo, seriam S. Ex.as os primeiros a punir-nos com aquele desprezo que sempre merecem os escribas de mera louvaminha. Nem nós somos Azurara, nem o senhor almirante aceitará figurar de Infante D. Henrique. Os cronistas estipendiados, forçados pela gratidão a incensarem desmarcadamente o patrão, pertencem já a um mundo falecido. E ainda bem, porque foram eles, os Azuraras, servilmente acreditados e copiados por outros, os culpados das imperfeições da nossa História dos Descobrimentos, como um dia, se Deus quiser, demonstraremos.

Pode a muita gente parecer ousadia que se contestem ilações de sabedores tão cônscios da sua ciência como seguros da *sua* verdade. Ao Autor e ao Prefaciador da *N. D.* fazemos porém a justiça de os supor

dotados daquela grandeza de alma que manda pacientemente ouvir e perdoar. E ser-nos-ia ainda lícito perguntar: estão tão conceituados pensadores absolutamente seguros dos postulados que defendem? É que não achamos nenhum documento, nem mesmo uma cita de desconceituado cronista, que lhes seja favorável. E poderiamos então repetir o estafado *slogan: pas de documents, pas d'histoire.*

Por isso, e muito modestamente, nos limitaremos a inquirir: será possível à Técnica, mesmo à técnica apurada duma mentalidade sábia, substituir-se à Documentária, na constatação da verdade histórica? Se é displicente que a história se escreva em conflito com os postulados da técnica — contra o que justamente se insurge a *N. D.* — menos displicente não é que se pretenda fazer história com o único instrumento da técnica, e o absoluto desprezo da Eurística. E francamente diremos que tal é, por exemplo, o caso em que se encontra a aliciante doutrina da *Volta do Sargaço.* A conjectura, temo-lo dito e repetido, é elemento indispensável à criação da síntese histórica. São os músculos, é o sangue, são os nervos do corpo de doutrina. Mas nervos, músculos e sangue só podem existir revestindo o *esqueleto.* É sobre o esqueleto dos factos históricos comprovados que colocaremos o revestimento das conjecturas fundamentadas. Estamos infelizmente habituados, neste lindo país de natureza exuberante mas cultura científica modesta, a considerar a História um mero «*divertissement de femmes joyeuses*», leitura deleitosa entre a poesia e o romance, longe de todos os métodos, processos de síntese e elementos de análise. Esses elementos de análise são os *factos* históricos. A síntese pode evidentemente ser formulada com o auxílio de conjecturas, como agentes de ligação entre todos os factos comprovados. Mas pretender-se alcançar a síntese histórica pelo único instrumento das conjecturas baseadas em

outras conjecturas, e umas e outras escoradas em terceiras conjecturas, com o apoio de locuções adverbiais, tais como: *provàvelmente, é de supor, é de presumir, é admissível, indubitàvelmente,* e outras que tais, lamentàvelmente anémicas, não é processo conforme com os canones da história genética. E todavia, lamentamos ter de sublinhar que assim se procede por vezes nas páginas da *N. D.*

«*Os nossos dirigentes obedeceram à norma racional de começar pelo estudo de navios e mares, para, com tais princípios básicos, se reconhecerem as possibilidades que ventos e terras concediam para as suas rotas.* — *Tudo dependeu de uma inteligente orientação derivada daquela cooperação de cientistas e caravelistas a que se deu o nome simbólico de Escola de Sagres*».

«*Demorei-me a desfazer o grande equívoco de que, só nos últimos anos do século XV, é que os «Doutores acharão» a maneira de se determinar a posição dos navios no mar por meio de observações do sol*». (N. D.).

Tais interpretações serão quando muito ditadas por um alto espírito de patriotismo — e já é alguma coisa. Simplesmente, ser-nos-ia tão grato como útil, ao traçar estas linhas, condensar o que indiscutìvelmente se achasse doutrinado em matéria de arte náutica, poupando-se da nossa parte uma abusiva interferência de mero historiador, em delicadas questões de técnica. Confessamos porém, com amargura, que tão confusas e contraditórias são as conclusões a que chegam os nossos categorizados cientistas de marinha, mais preocupados em servir o seu patriotismo que a verdade científica, tal a perfilhação de lendas e fantasias, afirmações gratuitas e até dislates, que o mais modesto estudioso se sente tentado a imitar o gesto exasperado de sir Walter Raleigh, rasgando em mil pedaços os sagrados papiros.

Foi porisso que, quando o nosso malogrado mestre e amigo Fontoura da Costa nos deu a honra de oferecer o seu opúsculo *La Science Nautique des Portugais à l'époque des Découvertes,* francamente lhe dissemos que, sem nos imiscuirmos, por falta de idoneidade, em questões de marinharia, certas das suas afirmações de carácter histórico necessitavam de comprovação. O distintíssimo professor acrescentou, sorrindo-se, que «havia grande falta de documentos». E nós tivemos a audácia de replicar, com outro sorriso, que então esperassemos pelos documentos para fazer história, e nada nos autorizava a fazê-la sem comprovação documental. A muleta das locuções adverbiais — *provàvelmente, é de presumir,* — é em todas as circunstâncias uma muleta — e lembra logo um coxo.

É a razão porque não cessaremos de afirmar que, no caso português, a Marinharia é um dos elementos essenciais da sua Históriografia, mas não pode constituir, só por si, a História dos Descobrimentos, porque é sobre os factos e não sobre as teorias que esta será escrita. Como exemplo: quanto ao descobrimento dos Açores, seria necessário que se soubesse dum determinado «caravelista» que, em determinada data, não podendo regressar a direito ao seu Algarve, porque os ventos lho não permitiam, se lançara para oeste tentando melhor sorte, e quando vinha radiante pelo achamento duma bordada favorável, «certamente» fazendo já o seu *ponto* com o seu astrolábio, em que «é de supor» fosse perito, topara com um arquipélago e desse achado trouxera notícias ao seu Príncipe. Nada disso reza a história, infelizmente. Não podemos caminhar *à rebours,* e dizer: que os ventos na costa marroquina são ponteiros, é preciso ir buscá-los favoráveis, e estes encontram-se a Oeste. Que assim fazendo, os «caravelistas do Infante» criaram a navegação astronómica e assim descobriram os Açores. Desta guisa concebida, a fábula é

sedutora, tècnicamente acertada, mas por ora não deixa de ser uma fábula. As doutrinas hão de resultar sempre de factos comprovados e nunca os factos dos axiomas doutrinários.

Não necessitávamos que a *N. D.,* falando da *evolução metódica* da Arte de Navegar, nos levasse pelas orelhas até às gaulus fenícias e às triremes romanas. Mas a esponja do silêncio que passa sobre os trabalhos hispano-árabes, imediatos progenitores das descobertas lusitanas, não a pode aceitar quem, em matéria de história, deva dar o seu a seu dono. «*Mouros ou descendentes de mouros foram aqueles hábeis algarvios que tão importante papel desempenharam nos descobrimentos portugueses*» — é tudo quanto diz a *N. D.* Ao fazer a história da navegação em dois grossos volumes e sobretudo ao marcar a sua «evolução metódica», é de estranhar o silêncio que sobre as navegações árabes se mantém. É porque não interessa? Toda a história que não pressupõe antecedentes imediatos, que classifica os consequentes sem os filiar nesses antecedentes, é incompleta, quando não é tendenciosa. Seria pueril pensar-se que tudo deveramos ao nosso génio e nada aos nossos ascendentes. A *N. D.* sabe melhor que nós que toda a ciência de navegar tivera os seus primórdios da fundura do Mediterrâneo Oriental para o Central e deste para o Ocidental. Que para o Atlântico se caminhou na mesma linha de evolução metódica. Que nos grandes aperfeiçoamentos atlânticos dessa Arte de Navegar, indubitàvelmente lusitanos, foi a função que criou os seus órgãos, não carecendo de génios inspirados. E melhor sabe a *N. D.* que tais aperfeiçoamentos se revelaram em fins do século XV, naquela gloriosa era joanina em que surgem os factos, os nomes e as datas. Concluiremos, por isso, que alguma razão assiste ao sábio mestre de náutica Morais e Sousa quando escreve:

«A astronomia náutica, pròpriamente dita, não existiu na época henriquina. — No século XV só uma pequena parte de ciência astronómica foi utilizada no mar. — Progressos e grandes houve na primeira metade do século XVI, devidos inteiramente aos pilotos portugueses». Estes conceitos do douto marinheiro, que tão esquecidos andam, têm o aval da História, em que pese ao misticismo de alguns idólatras.

Não se limita a excelsa Colectânea a formular hipóteses que seduzem pela sua auréola científica. Sobre essas hipóteses amontoa outras para chegar a conceitos, pretensamente históricos, que não podem infelizmente passar em julgado:

1.º — O regime dos ventos e das correntes na costa marroquina não permitem o regresso directo.

2.º — Por esse motivo os «caravelistas» atiravam-se para o largo, para onde achassem a bordada favorável.

3.º — Foi numa dessas bordadas que Gonçalo Velho descobriu as Açores. E como as Açores foram descobertas em 1431 (?), segue-se que pelo menos em 1430 se andava já à vontade no Mar Alto.

4.º — Ora, para assim se andar à vontade, era indispensável a navegação astronómica. Logo, nesse ano da graça de 1431, já essa *navegação astronómica* era correntiamente usada pelos ditos «caravelistas».

Tudo isto que é tão sedutor, será verdade? São factos relatados, documentados, comprovados, *factos históricos* em suma? Para a História os inscrever nas suas páginas, diz-nos a sua Metodologia que seria necessário:

1.º — Que se provasse documentadamente que nenhum caravelista tinha conseguido regressar do sul a direito, nem mesmo com a sua caravela bolineira.

2.º — Que soubéssemos dalgum caravelista que, de experiência própria, viesse revelar que ao largo

dos Açores a brisa era de feição. Não se tratando de inspiração divina, qual foi a fonte que no-lo disse?

3.º — Em 1431 já se navegava com o quadrante e o meridiano solar? Como fazer a prova?

Debalde procurámos em documentos ou crónicas a confirmação real desta sedutora doutrina. Temos aqui, diante dos olhos, a famosa *Crónica dos Feitos da Guiné*, as *Navegações* de Cadamosto, o *Esmeraldo*, o Diogo Gomes, o doutíssimo Barros, etc. Pouco valem como testemunhas de confiança. Mas a doutrina merece ser respeitada como doutrina, e só nos cabe respeitá-la. Por isso achamos exacto o dizer de Ispizúa sobre: *la diferencia entre el sabio formado en las aulas, disputador, aprioristico y libresco, y el nauta que tenia su escuela sobre la fragil cubierta de su barco».*

Torna-se de facto difícil à nossa mente impreparada compreender que as 12 viagens dos caravelistas da Guiné, de 1434 a 1460, - Gil Eanes, Baldaia, Antão Gonçalves, Lançarote, Gonçalo de Sintra, Dinis Dias, Nuno Tristão, Da Mosto, Diogo Gomes, Usodimare, Pedro de Sintra e outros, tivessem todas sido feitas pela volta do largo, com ponto de altura, astrolábio simplificado e tábuas calculadas. Não é decerto o que a *N. D.* quer dizer. E assim chegamos à conclusão de que, nestas questões da marinharia dos Descobrimentos, perante hipóteses abstractas defendidas com calor, o melhor ainda é rendermo-nos à lenda. A lenda lisongeia o nosso patriotismo, tem o aplauso de mestres ilustres, rende prémios pecuniários. Quando se entra no caminho da fé pura — *credo quia absurdum* — que mais podemos querer?

Mas o déficit maior da nossa historiografia dos Descobrimentos, o que invalida a maioria dos seus postulados, é a *carência de ordenação cronológica dos seus elementos de eurística.* Não se quis considerar a história náutica no aspecto evolutivo, atribuindo-se a cada período o que legitimamente lhe pertence. Tal

como se integraram na história atlântica factores de origem mediterrânica, encarando-se como criações daquela, elementos que por evolução gradual provinham desta, assim recuaram-se para o período henriquino, sentimentalmente, com a muleta dos advérbios, elementos duma arte de navegar exclusivos do período joanino. No compreensível intuito de servir o seu orago, a *N. D.* decreta que a navegação astronómica foi correntia no período henriquino, fazendo-a assim preceder de três quartéis na cronologia historiográfica, sem outro fundamento plausível mais que a sua fé pura. Lamentável é que os factos neguem o seu apoio à afirmativa:

1.º — Porque a astronáutica, na história da navegação mundial, não foi operação exclusivamente ocidental.

2.º — Porque a astronáutica atlântica, essa sim incontestàvelmente portuguesa, nenhum facto demonstra que já existisse na primeira metade do século XV, pelo menos como técnica de rotina.

3.º — A citação de cientistas e caravelistas nesse período, sem enumeração de factos, nomes e datas — e fontes eurísticas referentes — é sem maior interesse para a História.

Ninguém ousará negar que o conceito da *Volta larga*, tão brilhantemente defendido como está, se impõe ao respeito da História. Poder-se-ia objectar que se apoia em duas colunas frágeis: nem o regresso costeiro era impossível, e a prova é que o fizeram, segundo a *N. D.*, pelo menos até 1446; nem a *volta larga* seria muito fácil para navios de pequena tonelagem, de motor precário, necessitados de ganhar tempo e não arriscar a carga negociável. Porque parece esquecer-se que, no regresso, os caravelistas vinham atestados de cativos, de malagueta e do resto... Mas se, a despeito de tudo, esse conceito

merece o nosso acatamento, já o mesmo não diriamos das suas duas *consequentes*, que só têm um apoio seguro: a inegável autoridade do nome que as subscreve. Porque se esforça tanto a *N. D.* em meter-nos pelos olhos essas suas duas «verdades», se ninguém contesta que a astronáutica atlântica e o achamento dos Açores são obra portuguesa? Porque tanto empenho em a fazer preceder de meio século? Para servir tendenciosamente um misticismo inexplicável, do qual breve trataremos.

É lícito pois concluir que o elegante edifício, apenas revelador da grande capacidade científica do seu autor, assenta em alicerces cronològicamente débeis. Ele não destroe nem uma linha do que sobre o assunto escreveu Morais e Sousa: «*A navegação astronómica era naquela época* (século XV) *desconhecida em Portugal, por desnecessária, visto que toda a navegação se fazia por estima, auxiliada por roteiros que eram muito completos*».

«*A astronomia náutica pròpriamente dita não existiu na época henriquina, só apareceu depois da invenção dos logaritmos*».

«*Progressos e grandes houve na primeira metade do século XVI, devido inteiramente aos pilotos portugueses*». (Épocas joanina e manuelina).

Todo o equívoco da nossa aliás abalisada Técnica dos Descobrimentos, consiste em partir do princípio de que as navegações quatrocentistas portuguesas tinham por *leit-motiv* o aperfeiçoamento da arte de navegar, visando ao progresso das ciências geográficas. Desprezou-se por displicente e vexatório o motivo económico e o do expansionismo de cavalaria medieval — e agarrou-se o motivo científico. Mas ao servir-se deste rótulo para etiquetar a sua doutrinação, a históriografia desprezou até o seu dilecto Azurara, porque seria iludir o leitor afirmar que Lançarote de Freitas, por exemplo, com a sua armada

de seis caravelas, saísse a barra de Lagos com a missão de estudar ventos e correntes, ou que o alvará do Príncipe das Sete Partidas pusesse em mãos do Infante D. Henrique o monopólio da navegação da Guiné – para esclarecimento de problemas geográficos. A arte de navegar que, no tempo do nosso grande D. João de Castro — tão esquecido que o centenário do seu falecimento, em 1948, por nós lembrado, quase passou desapercebido — seria já uma *finalidade*, um século atrás era apenas uma *resultante*. Estas resultantes renovaram-se, acumularam-se, transformaram-se em esboços de doutrina, nas viagens para o Atlântico Sul. Mestre Visinho foi mandado estudá-las, reza a crónica.

Ao formular os seus conceitos sobre as viagens de Dias, de Gama, de Cabral, de Colombo, a *N. D.* apresenta-se cheia de razão, porque os apoia fortemente em factos, em nomes, em datas. Mas as rotas do Atlântico Sul, como a rota colombina — são cientificamente obra joanina. Pouco ou nada tem com elas o respeitável Tio-Avô morto em 1460, já completamente desinteressado do mar salgado, como veremos.

«*Está transparente* — escreve a *N. D.* — *que só uma detalhada exploração do Mar, no Atlântico, poderia ter permitido aos Portugueses a sua criação da navegação larga oceânica*».

Convictamente nos subscrevemos a este axioma histórico. Mas o rosário não pode ser desfiado a partir de qualquer conta: é necessário começar-se pelo padre-nosso. Haverá o direito de fazer tábua rasa em todas as andanças de *barcas, naves* e *caravelas* portuguesas, muito antes do período henriquino, pelo norte à Flandres e ao Tamisa e para o sul ao Bojador e quem sabe se mais além? E que sabemos nós de prioridades? Conversando sobre as prioridades luso-espanholas nas descobertas da América, dizia-nos há dias em

França um sábio professor de História: «*Que sabe o senhor das viagens fenícias no Atlântico?*» E brilhavam-lhe os olhos atrás das grossas lentes...

Não nos é possível, por maior que seja o nosso respeito pela história conjectural da *N. D.* evitarmos a nossa estranheza pelo silêncio em que mantêm as tentativas de Afonso IV em relação às Canárias. Não acredita nelas? Se conferisse algum valor ao documento pontifício, poderia lògicamente conjecturar que às suas explorações atlânticas, de naves portuguesas com guarnições mixtas, se devera o achamento das Açores, abandonadas por desertas e sem expressão económica para a época. Para destruir essa hipótese, não basta alegar, tendenciosamente, que nem as posições nem as distâncias estão certas, porque mesmo com estas falhas elas *existem* e até conservando alguns nomes nas cartas posteriores a essa data. E esses nomes italianos, que erradamente fizeram dizer a Avezac que porventura seria italiana a descoberta, mais nos convencem da actividade marinheira d'el-rei D. Afonso IV.

Chegou-se entre nós ao extremo de se escrever a sério que, antes do século XV, Portugal só tinha galés de remo e que, contratados para as armar para a guerra, não podiam o Pessanha e os seus 20 *sabedores do mar* aventurar-se ao mar alto; e que porisso, lògicamente, nenhum descobrimento poderia ter lugar antes dos famosos «caravelistas» henriquinos. Sem lembrar que a Madeira e as Canárias são um desmentido formal a essa pretensão — porque não esperaram pelos tais caravelistas para serem conhecidas – teremos ainda de rejeitar a afirmação que capciosamente se pretende generalizar, de que as caravelas são navios do século XV, desconhecidos em águas portuguesas antes dessa era. Fazemos porém à alta cultura especializada da *N. D.* a justiça de acreditar que não perfilha tais dislates.

Aqueles dos nossos historiadores, felizmente poucos, que escreveram que antes do século XV a navegação atlântica ou era inexistente ou de estreita cabotagem, esqueceram-se por certo de consultar a elucidativa documentação arquivística a que em boa hora meteram ombros um Gama Barros ou um Alberto Sampaio, para quem os remetemos.

Ao historiador imparcial fica a convicção, adquirida na exegese de datas e factos documentados, que as ilhas portuguesas do Atlântico haveriam sido achadas, embora não ocupadas, pelos mareantes portugueses de Afonso IV, que podemos assim considerar como dos primeiros descortinadores desse Atlântico. Assim se aproveitava a intensa, persistente e inteligente preparação de seu pai D. Diniz. Mais que duvidoso está na história o descobrimento dum Gonçalo Velho, criação da boa vontade de Gaspar Frutuoso, servilmente copiado, como é costume nestas coisas, pelo Padre Cordeiro. Demais, Gonçalo Velho, donatário das Ilhas, estava longe de ser um «caravelista».

Os antecedentes da vida de Cristovam Colombo, conjugados com o «clima» das navegações portuguesas da época, explicam de sobejo o seu *raid* às Antilhas. Lançou-se à descoberta do seu caminho porque a gente lusitana, com quem conviveu, documentou o seu agudo espírito de judeu navegado. Não nos parece, todavia, que seja isso razão bastante para recusar a Toscanelli o seu activo e inteligente interesse, tantas vezes manifestado, e vivaz em todas as mentalidades cosmográficas da Europa culta de então. Não perfilhemos, em história, aquela xenofobia vesga com que as *escolas nacionalistas,* ou os patriotismos rebarbativos, se põem na contemplação do próprio umbigo.

Em conclusão das conjecturas em que pretendeu apoiar os seus ensinamentos, escreve a *N. D.*:

«*Assim se criou uma arte nova, apoiada no estudo da Astrologia e no dos ventos gerais do Atlântico, o que permitiu ao Infante D. Henrique impulsionar, a cem por cento, os Descobrimentos Marítimos. Começou-se pelo Atlântico Norte, e análogo foi o que se passou no Atlântico Sul*».

É forçoso confessar que, depois de termos percorrido, através de séculos de marinharia, aquele conceito judicioso da «*evolução metódica*», apregoado pela *N. D.* com a autoridade do seu nome e do seu muito saber, não se afigura coerente que nos venham dizer que *se criou uma arte nova que permitiu ao Infante D. Henrique impulsionar a cem por cento,* etc.

O que se passou no Atlântico Sul sabemo-lo nós, porque no-lo diz a História com factos, nomes e datas. Todos os trabalhos de nautas e roteiristas do tempo estão à vista, em documentos palpáveis. A glória desses trabalhos reverte toda para o Rei que os estimulou, obedecendo a um alto pensamento de estadista consumado. Do que se passou antes disso, só temos as louvaminhas dos *Cronistas de Amurabi,* que ficavam sem cabeça se não divinizassem o seu senhor...

A exagerada *actualização* dos pormenores do Passado, da parte de quem recusa obediência à cronologia e recua os factos para além do seu clima próprio, quase nos pretende convencer que as nossas descobertas quatrocentistas eram programadas à roda duma mesa, sob a presidência dum Príncipe de saber enciclopédico, com os cientistas sentados pela ordem da sua importância, e os caravelistas de pé, esperando ordens — como hoje se faria no quartel general de qualquer estado maior em campanha. Não será fugir demasiado às realidades históricas daquele tempo?

Convençamo-nos uma vez por todas, em holocausto àquelas realidades, que nada resultou de ordens emanadas de cérebros super-humanos. «*Foram os*

pilotos — diz ainda Morais e Sousa — *os verdadeiros navegadores, suprindo elementos que faltavam e que a ciência lhes negava, com a própria observação e assegurando, nas longas viagens, com relativa aproximação, a sua posição no mar, como se tivessem meios de determinar a altitude. E foram tratados com injustiça e ingratidão pelos modernos intelectuais*».

Dir-se-á, decerto sem fundamento plausível, que a nossa história marítima dos séculos XIII e XIV tem sido, por esses intelectuais, propositadamente toldada de reticências, verificando-se assim que o sectarismo idólatra, em matéria de História, é inteiramente de rejeitar.

III

Somos chegados ao ponto culminante desta longa travessia através do «mar tenebroso» da história marítima portuguesa. Não nos espera nenhuma enseada de abrigo. O nauta infeliz, esquipado na sua frágil barquinha de «argumentos literários», mal se atreve a enxergar uma frincha no bloco temeroso do sectarismo.

É sempre um cometimento temerário afrontar ídolos pesadamente assentes nas suas peanhas de muitos séculos, só com as armas inseguras da crítica científica. Que valor tem essa crítica perante a grandeza esmagadora da Lenda? Os ídolos não se discutem, veneram-se. Na História de Portugal, certos vultos perdem o seu carácter humano, históricamente susceptível de exame, para alcançarem consagrações tais que já se torna um sacrilégio discuti-los.

Referimos que de certos historiadores quinhentistas, escrevera o almirante Gago Coutinho: «*Lamentàvelmente alimentaram na opinião comum insistentes falsidades, que se tornaram* tabus *sagrados, dos quais ninguem se atreve a duvidar*». Apenas nos caberá acrescentar que desse mal não são culpados só os Cronistas, que escreviam numa época em que a História (com

H maiúsculo) jazia ainda na sua primeira infância e a hermenêutica cartesiana mal passava duma vaga intuição.

Por isso, não nos conformaremos fàcilmente com displicente denominação de «literatura» dada aos estudos de crítica histórica, pelo menos no que essa literatura representa de freio aos destemperos fantasistas da Apologética, seja apoiada na Técnica ou não. Não é tão indigesta a ciência dos «doutores» que à sua autoridade «literária» se não encoste frequentemente a Técnica, para valorizar os seus postulados. Haja em vista como essa mesma douta e valiosa Técnica, desdenhando dos Cronistas — no que só tem o nosso aplauso — se encosta estreitamente, para chegar a conclusões que lhe são simpáticas, ao mais que suspeito Azurara, escriba de retórica empolada, de *erudição suada* como o classifica Herculano, que escreveu não uma Crónica na sincera expressão do vocábulo, mas apenas um Panegírico d'Aquele de quem indirectamente se confessa: «*Vosso criado e fectura, cujas migalhas me criaram e os beneficios me alevantaram do poo em que nasci*». Essas *migalhas* eram: o importante cargo de Cronista-mor do Reino, com grosso vencimento, após a reforma forçada do grande Fernão Lopes (que o recebia bem magro), moradia no Paço, e mais as rendosas comendas de Alcains, do Ulmeiro e do Pinheiro Grande, propriedades da Ordem de Cristo, de que era Governador e Regedor o Infante D. Henrique. Tudo por obra e graça do mesmo augusto senhor, e tudo depois de morto e mal enterrado o Infante D. Pedro. Deste Azurara escreve o insuspeito Abade Correia da Serra: «*Foi daquelas pessoas para quem o respeito do dinheiro é o principal de todos os respeitos*». E é este o Cronista — de quem Herculano, Sousa Viterbo, Edgar Prestage ou Duarte Leite fizeram já o processo — que é tido como o evangelista da Técnica tendenciosa dos Descobrimentos.

Assim, no que respeita à ideia-mestra desses Descobrimentos, o primeiro *mot d'ordre* que os narradores se impunham a si mesmos — quando não eram os reis que lho impunham — era apagar, aviltar ou silenciar tudo quanto respeitasse ao Infante D. Pedro, Duque de Coimbra, seus partidários e servidores fiéis, e exaltar desmedidamente o Infante D. Henrique, Duque de Viseu, atribuindo-se a este último todas as iniciativas felizes do primeiro. Haja em vista como, na sua *Crónica da Tomada de Ceuta*, Azurara atribui maior honra ao Infante seu amo, quando doutras fontes se sabe ter o plano sido concebido e organizado pelo Monarca, ouvindo os seus conselheiros e assumindo o comando da expedição. A D. Pedro competiu o comando da primeira e mais importante formação naval, «galés de alto bordo e navios de linha» (1), o melhor núcleo combativo, e a D. Henrique a missão de concentrar a fustalha do Norte, cujo comando pertenceria, não a ele, mas ao Bastardo de Barcelos, depois Duque de Bragança. E era natural que assim fosse num regime de rigorosa hierarquia.

Assim se gerou o falseamento da história dessa época. De aviltar o Regente se encarregou mais tarde o servil Landim. De o apagar, exaltando o Navegador, seu bemfeitor, com as suas hipérboles *suadas*, tomou a peito o videiro Azurara.

Mas livre-nos Nosso Senhor de, nesta modesta prosa «literária», tentar combater os *tabus*. Somos mesmo de opinião que a crença das multidões é um facto social de poderosa influência histórica, que por vezes os dirigentes aproveitam com fino tacto político. Mas a crença é uma coisa e a ciência outra. Se num modesto cenáculo académico nos quisermos mover à vontade, é forçoso despir os ouropéis e as louçanias dum misticismo retórico — e apenas falar a linguagem da verdade. «*Merecem ser tratados com severidade* — exclama o citado almirante Morais e Sousa — *os autores*

que em matéria de história ou de ciência apresentem como averiguados factos ou princípios que eles não podem provar».

Não está pois na intenção destas humildes notas qualquer referência à acção do Navegador e menos ainda ao imensurável poder, simultâneamente criador e executor, que lhe é atribuído na gesta de toda a orgânica científica marítima portuguesa. Sempre nos pareceu que o devocionismo, alimentado por escritores que fàcilmente abdicam dos canones da história científica, é apenas uma forma interessante de emoção colectiva, contra a qual não é elegante lutar. Sòmente se advertirá que tal devocionismo, consagrado a uma só Figura, certamente egrégia, tira ao historiador consciencioso todas as possibilidades de retirar da sombra, onde permanecem encolhidos, outros grandes vultos de príncipes, cientistas, pilotos, capitães, religiosos e marinheiros, não menos dignos de glorificação.

«*En la historia de los primeros viajes y descubrimientos maritimos* — escreve o douto Ispizùa — *debe ser explicado como llegó a ser possible su realisacion: es decir, que preparacion cientifica habia para ello. Es este sin duda el punto histórico màs interessante en la exposicion de tales hechos. Sin su estudio, no se hará una narracion verdadera de ellos*».

O conhecimento dos ventos dominantes, o sentido das correntes marítimas, uma noção sumária da carta celeste, a adaptabilidade dum tipo de embarcação e a maior ou menor eficiência do seu pano, eram coisas adquiridas na prática da navegação em que eram exímios os velhos pilotos do século XV, sobretudo naquele Algarve *must'arib*, arabisado. As barcas, as carracas, as caravelas, largavam desde séculos antecedentes em todas as direcções, partindo de Lagos. Não levavam cientistas a bordo, porque o grande mestre era o Mar. Até aos fins do século XV, em

que começam a aparecer os *Moriscos* e os *Rabbis* expulsos pelo fanatismo de Castela, os Yehuda ben Verga, os Zacutos, os Mosés, os Visinhos, os Rodrigos, *tutti quanti*, os «cientistas» da navegação eram os próprios navegadores, que aprendiam à sua custa e tinham a sua escola na tolda das suas frágeis e heróicas embarcações.

Porque não pergunta a si própria a douta N. D. a razão porque os mareantes da Guiné adoptaram a caravela, em substituição das barcas e naus anteriormente em uso; porque preferiram à vela triangular?

Tinham sido os sucessivos pilotos de torna-viagem que, tomando nota das dificuldades do regresso, haviam aconselhado as modificações indispensáveis. Os seus ensinamentos perduraram. A sua experiência foi a criadora de novos métodos. Contra o óbice dos ventos ponteiros, a náutica portuguesa reagira, não desviando imediatamente a sua rota e tornando-a mais arriscada e mesmo perigosa pelo lançamento insensato de barcos inadaptáveis, no «pego do mar», mas substituindo o seu material primitivo por outro mais eficiente. À barca pesada de pano redondo substituiu-se a caravela. Os mareantes quatrocentistas lembraram-se por certo da sua vela triangular. Bolinar foi o seu primeiro pensamento. Não necessitavam que nenhum *génio* lhes ensinasse o que todos, mais ou menos, sabiam.

Toda a primeira metade do século XV se passara, como a última do século XIV, navegando-se por processos a que a experiência trouxera o seu aval, melhorando à medida que surgiam as dificuldades. Essa foi a obra *exclusiva* dos Pilotos Portugueses, sobretudo dos Algarvios, hereditàriamente marinheiros. «*A exploração comercial da Mina, essa foi a nossa grande escola de navegação*», escreveu sensatamente Joaquim Bensaúde. E dessa escola saiu Colombo, acrescenta inteligentemente Ispizúa. Foi o contacto com o

mar que debrua todo o seu território, que deu aos Portugueses a prioridade indisputada na navegação do seu oceano central, forçando-os, ante novas e novas emergências, a consultar mais e mais os mares, os ventos e o mapa celeste, e a utilizar, mais tarde, com os métodos que se difundiam dos estudos hispano-arabes, a determinação da ladeza. «*Foram os pilotos* — exclama indignado o almirante Morais e Sousa —. *Pobres Pilotos! Pobres pigmeus a quem os gigantes declararam guerra sem que eles tivessem alguém que os defendesse ou dissesse alguma coisa em seu favor*». Nem Santarém, nem Ribeiro dos Santos, nem Garção Stocler, nem Sousa Holstein, nem Richard Major, nem Sophus Rugge, nem Beazley, nem mesmo o almirante Quintela, ninguém pensou nos pobres «pigmeus» e todos se esfalfaram em atirar foguetes em honra dum Gigante. Porque havemos nós, neste século de especulações quase laboratoriais, de menosprezar o esforço desses pilotos, os verdadeiros criadores da nossa arte de navegar, para tudo atribuir a figuras sobre-humanas, sem pelo menos avisar os incautos de que se trata de símbolos? Acaso os pilotos não eram portugueses? Detestamos o abuso das citas, mas não hesitaremos em repetir com o almirante Almeida de Eça: «*O verdadeiro patriotismo não consiste em inventar ou exagerar proezas, mas sim em defender a exactidão dos factos* (2).

Estabelecidos assim alguns princípios fundamentais, verificamos com tristeza como esta sábia e preclara N. D. impõe, de punhado na mesa, a crença de «toda a gente», saindo voluntáriamente do recinto elevado do *scholarship*, para o movimento passional da multidão.

Parece difundir-se entre nós o conceito de que a história não deverá ser apenas a figuração verídica do passado, isenta de preocupações morais, mas sim um instrumento de persuasão. A História deixaria de ser

uma ciência imparcial e fria, julgando os homens e os factos «segundo os valores de cada época» como quer o seu filósofo Bernheim. Lemos em qualquer parte que «*Il storico non crede nulla. Egli cerca*». Não parte de premissas. Analisa. Procura um diagnóstico.

*

Antes da Descoberta em Paris, em 1837, pelo investigador lusófilo Ferdinand Denis, do manuscrito de Azurara, a história dos Descobrimentos apoiara-se toda em Barros, o qual Barros honradamente confessava que tomara os informes de Gomes Eanes de Azurara; e Gomes Eanes por seu turno viria dizer, não menos honradamente, que copiara os apontamentos de Cerveira. A não ser que Cerveira, por sua vez, aparecesse a afirmar que se informara de mais alguém, deduziremos que a fonte donde brotou todo o panegirico henriquino, deitou a sua linfa de entusiasmo em terceira mão. A descoberta de Ferdinand Denis, comunicada a Santarém, despertara no seu patriotismo de exilado o maior entusiasmo. E seguiram-se dois acontecimentos retumbantes: a bela obra, em 1868, de Richard Henry Major e a Conferência em 1877, na Academia Real das Ciências, do Marquês de Sousa Holstein.

O erudito secretário da Hakluyt viera a Lisboa sobraçando o seu bem intencionado e ditirâmbico livro, hoje valiosamente cotado nos antiquários, escasso de fontes documentárias mas rico de conjecturas gratuitas, retirando-se profusamente condecorado pelos bons serviços que nos prestara, sobretudo em desmascarar os novelistas de Dieppe. Quanto ao nobre Marquês, perorara na sua Academia: «*O Infante D. Henrique não tem uma lenda! Muitas vezes tenho cismado quão formosa deveria ser a lenda que em volta do seu popularíssimo nome agrupasse os factos maravi-*

lhosos com que a imaginação do povo enfeita os seus validos. A meu ver D. Henrique realiza o mais admirável tipo lendário que possa desejar-se para inspirar a massa popular. Nada lhe falta, nem sequer aquele não sei quê de misterioso, de vago nos contornos, de penumbra meia obscura, com lampejos aqui e acolá, que transforma os heróis da história em heróis da lenda».

Estava formado o núcleo central da lenda tão entusiàsticamente ambicionada pelo nobre titular e académico. «*A elaboração das lendas* — diz Garcia Villada — *é própria da natureza das multidões. O mais objectivo dos homens é incapaz de se emancipar delas*».

Sobre esta e outras bases traçou-se, em 1894, um explêndido programa de comemorações centenárias. Choveram livros, opúsculos, poemas, conferências, discursos oficiais, artigos de revista e de jornal, nacionais e estrangeiros, que constituem hoje uma vasta bibliografia. Abriu-se largamente a cornucópia das estrelinhas de ouro da melhor literatura. Como na formação do cristal da rocha, uma grande aposição de facetas deu maior brilho ao núcleo. A lenda tornou-se granítica. E hoje sábios ilustres, para dar razão a Garcia Villada, perfilharam-na. A história seguiu depois a sua rotina e o essencial foi florear o dogma, copiando-se uns aos outros os escritores, como é costume. Alinhada a cita, o melhor historiógrafo alivia o peso da sua consciência, e assim fica a história feita. E foi por isso que sir Walter Raleigh rasgou o 2.º volume da sua história universal, exclamando com tristeza, diz a crónica: «*Truth! Truth! This is the sacrifice that I owe thee*».

Estamos convictos que o Príncipe tão exaltado pela emoção geral, praticou actos altamente meritórios, cabendo-lhe na história marítima portuguesa — capítulo mais esplendoroso da História de Portugal — lugar de alto relevo pela paixão de que se tomara, durante um certo período da sua vida e em

honesta e rigorosa obediência aos incitamentos do seu irmão D. Pedro e aos ditames da sua Ordem de Cristo, pela exploração marítima da Guiné. Essa exploração marítima da Guiné foi sem dúvida um dos primeiros impulsos para a exploração marítima do Mundo.

Mas pretender, com o aval dos melhores escritores nacionais e estrangeiros, que, antes do seu aparecimento, a história marítima de Portugal era um nevoeiro cerrado e o Atlântico um deserto tenebroso, e afirmar que D. Dinis contratara o Pessanha e os seus 20 «sabedores do mar», para ensinar a manobrar remos, e atribuir-lhe hoje, quatro séculos decorridos, e na aflitiva carência documental com que lutamos, determinadas finalidades científicas, é transformá-lo em instrumento dum messianismo cosmográfico e marítimo.

Há entre os nossos melhores historiadores o hábito de encabeçar em figuras destacadas do Passado — reis, príncipes, ou simples capitães — estes e aqueles planos, maduramente concebidos, sàbiamente estruturados, atribuindo-se a esse passado as normas realizadoras do nosso tempo. Se de facto dos empreendimentos marítimos resultou o reconhecimento dum litoral cuja configuração se ignorava, se para tal se tornou necessário navegar, com heróico esforço, por «mares nunca dantes navegados», as aquisições positivas, i. é.: a devassa oceânica, o descobrimento de terras, os progressos da arte de navegar — representam *consequências* de tais actividades e não a execução sistemática de planeamentos preconcebidos. «*No tempo do Infante* — escreve Bensaude — *as aspirações eram relativamente mesquinhas*». A história genética nunca dispensa o apoio da história psicológica. Assim, afirmar-se que *impulsionou a cem por cento* as navegações e as descobertas, é apenas uma força de expressão. Que impulsionou parece certo. Se foi a cem por cento,

é bastante duvidoso. A história tem de ser fria. Não pode ser vasadouro de entusiasmos.

Tudo isto legitima uma pergunta: é este painel que nos desenham, a retratação exacta, documentada, cientificamente histórica, ou não será antes uma criação poética, um cristal de rocha com fulgurantes facetas gradualmente talhadas pela emoção? Pergunte-o à sua consciência de sábia e de historiadora, a N. D. Para contrariar certas lendas que correm em autores estrangeiros, poderíamos citar, se nos agradassem as citas, outras opiniões também estrangeiras. Apenas anotaremos pelo seu bom senso, estas linhas do douto autor da *História de la Geografia y de la Cosmografia:* (3)

«*El primer error que las historias inculcan en la mente de sus lectores es el exclusivo predominio de ciertas personalidades — desde luego las colocadas en un rango en que se destacan de las outras — en la formacion y desarrollo de los hechos. Todo se agrupa alrededor de una persona, haciéndola el centro unico de todo lo desenvolvimiento, lo que conduce a graves yerros y a falsas apreciaciones historicas*».

É de elementar critério que nenhum homem, por mais *genial,* tem ele só, no seu cérebro, capacidade suficiente para fazer eclodir uma revolução de métodos científicos, com tão poderosa finalidade e de alcance universal, se não tiver à mão, preparados, esclarecidos, evolucionados em *evolução metódica,* os elementos genéticos dessa revolução. É apenas o nosso desconhecimento desses elementos genéticos ou a nossa incapacidade de os apreender e estabelecer a sua lógica relação de causa e efeito, que nos inculca qualquer mediano executor duma obra como o seu criador sobre-humano. Por isso acrescenta com toda a razão o citado historiador: «*Los descobrimientos maritimos no son obra exclusiva de ningun hombre. La humanidad entera, musulmanos, judios y cristianos colaboraron en la magna empreza*».

É, de facto, um grave erro histórico, erro de visão, erro de compreensão, admitir-se que toda a expansão marítima portuguesa se fizesse por um só processo, por um só *leit-motiv,* por uma só cabeça simultâneamente pensante, dirigente e actuante. Um erro e, o que é peor, — uma infantilidade.

Não param aqui os ensinamentos da douta N. D. porque nos diz mais:

«*Ter-se-ia criado, não uma academia naval, com aulas e cursos regulares, mas uma espécie de Escola de Aplicação, aproveitando-se a ciência de doutores como Jacome de Mayorca*».

Há mais de um século se debatera o assunto, mas a ideia da Escola já saíra duvidosa do seio da própria Academia Real das Ciências. António Ribeiro dos Santos, o insigne matemático, que nesta pontificava, anunciava muito convencido, a existência em Sagres de nada menos de três estabelecimentos: um *Observatório astronómico,* onde D. Henrique fazia observações; uma *Escola de Aplicação* nos seus próprios Paços, onde se discutiria a matemática; e finalmente um *Seminário* onde o mesmo príncipe, secundado pelos seus assistentes, leccionaria astronomia, cosmografia e náutica (4). Tão confiado não era porém o Marquês de Sousa Holstein, o patriarca da lenda henriquina, ao escrever: «*O Infante, que no seu testamento refere com tanta minudência todas as suas fundações, não fala nem uma vez na Escola de Sagres. O mesmo silêncio guardam todos os documentos da época que pude examinar. Tenho pois por assente que em Sagres nunca existiu uma escola*». Referiu Jules Mees que a origem desta lenda deve estar em escritos ingleses do século XVIII, onde um certo Lampillas a foi respigar, para provar a superioridade espanhola sobre a italiana, em polémica com Tiraboschi (7). Foi decerto cotejando estes dados com as citas gratuitas de Barros e do *Esmeraldo,* que o erudito António

Ribeiro dos Santos fantasiou a sua *Escola de três estabelecimentos.*

O processo de Sagres está suficientemente feito e arquivado, para que percamos mais tempo com ele, e aquela negativa de Sousa Holstein só honra a probidade do nobre titular académico. Os subterfúgios actuais é que não parecem bem, em escritos de homens de ciência.

Pode-se afirmar documentadamente que esteve algum «doutor» mayorquino de nome Jacome, em Portugal? Quando, onde e em que condições? Sobre a personalidade do filho de Abraão Cresques há estudos conjecturais. Não são concordes Gabriel Llabrés e o Reparaz Filho. E sobre a sua estadia em Portugal, que Duarte Leite documentadamente e com toda a razão contesta, Reparaz de duas fontes se socorre: Pacheco e Barros. Infelizmente são anémicas as fontes.

Mas admitido como verdade assente o distanciado informe de Barros, a contrapor ao silêncio de Azurara, Da Mosto ou Diogo Gomes, informadores coevos, alguma coisa nos autoriza a atribuir a essa nebulosa personagem, contratada *para fazer cartas e instrumentos,* a qualidade de *doutor,* cosmógrafo, mestre de pilotos? Tão ignorantes eram os pilotos portugueses, batidos da navegação atlântica, que necessitassem que um fazedor de cartas, que nem de longe enxergara ainda esse Atlântico, lhes ensinasse a navegar no seu mar? Tudo isso nos parece uma história muito confusa e preferimos não a discutir... «*Para a resolução dos problemas da navegação do alto mar*—escreve com a autoridade do seu muito saber o almirante Gago Coutinho—*bastaria o conhecimento da geometria elementar, assim como de astronomia elementar, tanto do Sol como da Estrela Polar. E embora o quadrante e o astrolábio não tivessem provàvelmente sido usados por Bettencourt em 1402, estes instrumentos já eram conhecidos na Península e a sua aplicação a bordo não dependia de conhecimentos teóricos mas só da prática do mar*».

Está feito assim, nestas resumidas linhas de quem tem a máxima autoridade para as escrever, o enterro de 1.ª classe da falecida Escola de Sagres, simbólica ou não.

Seria afinal esse o único caminho que nos conduzisse a uma história judiciosa dos Descobrimentos portugueses? Parecia natural que se começasse por enumerar todos os factores predisponentes, determinantes e adjuvantes dessa história: os seus antecedentes, os seus objectivos de variada espécie, os seus elementos de execução, tudo constituindo uma arte de navegar, no seu profundo sentido económico, técnico e histórico.

Afonso IV, o soberano que instituira em Portugal o estudo da matemática e intensificara o da astrologia (4), seguindo as tradições, trazidas a Portugal por seu pai, dos seus sábios avós Afonso X de Castela e Pedro III de Aragão,—os grandes propulsores dessas ciências nos reinos vizinhos,—fora o primeiro que, influenciado pelo desenvolvimento dado às coisas marítimas pelo dito seu pai, lançara os seus navios ao que, com duvidosa propriedade, chamaremos *intenção descobridora.* Essa intenção descobridora não esperara, pois, para se revelar em Portugal, por um príncipe terciogénito, aparecido um século depois. Dever-se-à concluir que esta desdenhosa indiferença dos nossos historiadores de marinha pelas múltiplas e complexas navegações dos séculos XIII e XIV, no Atlântico Central, e a sua absorvente preocupação pelo século XV, constitui de facto um deficit no seu critério histórico? Alguma razão assistirá ao erudito Costa de Macedo (7) para dizer que «a palma da glória que se confere ao Infante D. Henrique, por ter sido autor das primeiras descobertas no Atlântico, deve ser deposta nas mãos de Afonso IV».

«*O volante da máquina estava definitivamente impulsionado* — escreve Alberto Sampaio, referindo-se a esse período — *para jamais parar, quaisquer que fossem as contrariedades*» (5). Está mais ou menos documentada a história da marinha portuguesa, desde os remotos tempos do «façanhudo Gelmires» até aos alvores do século XV. Está definitivamente apreciado o contributo basilar da marinharia hispano-árabe, em matemática, astronomia, cosmografia e instrumentos náuticos: astrolábio, quadrante, agulha, tábuas, cartas de marear. Está provado à evidência o aproveitamento do seu *Carib* de pano triangular, afilado e bolineiro, filho do *Gwarib* erytreu, neto do *Pangaio* indiano, e por seu turno pai da *Caravela* portuguesa — já existente em Portugal desde o começo da nacionalidade. Está demonstrada a aptidão marinheira hereditária e experiente das chusmas algarvias. Que mais seria preciso, santo Deus, para que uma nação empreendedora, governada por um escol de príncipes inteligentes, e seguindo aquela «*evolução metódica*» que a sagaz N. D. apontou, se lançasse na devassa dum oceano nem tão deserto nem tão tenebroso como se pretende?

Perguntar-se-á: porque razão competiu ao Infante D. Henrique e não a qualquer outro dos filhos do Mestre de Aviz, a empresa da Guiné?

Porque a empresa da Guiné tinha um *leit-motiv:* a destruição ou conversão dos infieis, obrigação imposta pelas leis fundamentais da Ordem de Cristo. Todos os Cavaleiros de Cristo e mais titulares eram obrigados *por voto* a fazer a guerra santa. Se não movesse a guerra nessas *partes remotas* que escolhera, este Infante faltaria ao sagrado dever de *Governador e Regedor* da Ordem, Mas, honesta e ardorosamente, o nobre Infante cumpria o seu dever, servindo-se do pessoal da Ordem e dos seus dinheiros. Para isso obtivera do Pontífice funções de *Administrador,* e reservara à Ordem o domínio «*espiritual*» das conquistas,

visto que o *temporal* era pertença da nação. Desse temporal o nobre Infante só podia dispor pedindo o monopólio, que primeiro lhe foi dado pelo irmão D. Pedro, depois confirmado pelo sobrinho rei. As descobertas e conquistas eram assim financiadas com os dinheiros da Ordem: «*sem os quais D. Enrique não seria na História senão o terceiro filho de D. João e a Portugal não lhe caberia o papel gloriosíssimo que desempenhou no século XV*» (6).

Não se tratou pois de fomentar a arte de navegar, nem de explorar os mares com intenções descobridoras, ou promover progressos de náutica astronómica — enxertos da boa vontade dos historiadores contemporâneos, desejosos de fazer a história do Passado à imagem e semelhança do Presente.

O interesse económico estava implícito no empreendimento e acabou por prevalecer, mais por acção dos expedicionários, da escola do Lançarote, do que por injunções do Infante. Azurara, com a sua empolada retórica sobre a venda dos escravos em Lagos, não pouco contribuiu para empanar a glória do Infante que pretendia exaltar, comparando-se a sua descrição à actividade dos negreiros do século XVIII. A venda dos escravos era, nesse século XV, um facto geral, vindo do Oriente e transmitido pelos maometanos a toda a Europa. O escravo era a melhor mercadoria da época e a sua venda em hasta pública um acontecimento corrente. Mas ao Infante se devia a forma generosa e altamente humanitária como a distribuição dos escravos era feita, nesse Algarve tão habituado, de longa data, a comprá-los e vendê-los. E o Infante só fazia empenho em convertê-los.

Num modestíssimo trabalho que temos entre mãos e sobre o qual há muito queimamos as pestanas, procuraremos demonstrar, com documentos que obtivemos em mais de um arquivo estrangeiro, como a concepção dum sistema de explorações geográficas por

via marítima, com possíveis finalidades económicas e políticas, partiu exclusivamente da supervisão, da experiência cosmopolita e da vasta cultura do Infante D. Pedro, Duque de Coimbra, a quem igualmente se deveu, como Regente do Reino, o maior patrocínio dado a essas explorações.

Não deixa de impressionar fortemente o historiador consciencioso, o facto de as explorações da Guiné, dispersamente iniciadas, se intensificarem e sistematisarem logo que D. Pedro assume a Regência do Reino (1440), e cessarem bruscamente quando o mesmo D. Pedro abandona a Regência (1447-48). Já se revelou que nos escassos 8 anos da Regência exploraram-se 198 léguas e nos 12 anos posteriores, apenas 94 — e esses mesmos com a velocidade adquirida. Cronològicamente distanciado, aparece-nos em 1456 Alvise de Cá da Mosto — que é errado considerar-se um mareante henriquino. E então se concluirá como é impertinente e inconsiderada a afirmação que entre nós levianamente se propalou, de ser um acanhado arremedo a acção deste Príncipe na génese dos Descobrimentos.

Nas páginas desse nosso imperfeito estudo frisaremos quais as razões porque, num regime de poderes hierarquisados e zelosos da sua competência e dum monarca cioso das suas prerogativas soberanas, foi possível, a um terciogénito da sua geração, assumir um papel que, não obstante, não tinha na sua época o valor que ora se lhe atribui em face dos grandes resultados obtidos.

Nessas humildes linhas, nos empenharemos por afirmar e provar que a página mais gloriosa da história marítima portuguesa e mundial surgiu quando de todo se apagara o espírito daquele que, como precursor de mérito, tanto contribuira para que, só 20 ou 30 anos depois, essa página se começasse a escrever. Preparou o Infante D. Henrique, sem a premeditar nem lhe adivinhar o alcance, a eclosão dessa brilhante

actividade marítima que cobre o último quartel do século XV, até aos meiados do XVI, — e que, com maior propriedade, se deve designar por *Era Joanina*, de D. João II seu insigne fautor.

A história escreve-se com factos documentados e cronològicamente dispostos, e não com a dialéctica passional dum tendenciosismo descabido. Dos documentos conhecidos do punho deste Infante, nenhum chegou até nós que autorizadamente nos esclarecesse sobre o seu patrocínio de mecenas da ciência náutica, e tudo quanto, sobre o assunto, se lê e passa em julgado, representa a boa vontade de alguns dos seus biógrafos. A sua insigne figura necessitará de ser despida dos ouropéis com que tais biógrafos a pretendem embelezar e só conseguem embaciar, e enquadrada nos moldes que a história genética aconselha.

Dentro desses moldes, essa figura de animador e precursor sai mais ampliada e engrandecida, perdendo aquele «*contorno misterioso e vago*» e aquela «*penumbra meio obscura*» com que o seu admirador Marquês a desejava, mas ganhando enormemente em realismo histórico, na sua tríplice função, a saber:

— Comando e sistematisação das operações da Guiné.

— Financiamento das mesmas, pelo seu Mestrado.

— Exploração, em monopólio, dos primeiros resultados.

*

Pode a doutíssima N. D. replicar que não tem a pretenção de fazer história: aventa hipóteses, formula conjecturas, tudo fundamentado em boa técnica de navegação científica e na vasta experiência pessoal do nome prestigioso que a subscreve. Queremos crer que é justamente no grande prestígio dessa assinatura que está o perigo. À sombra do seu nome altamente categorisado, as conjecturas tomam, num país

de modesta cultura como o nosso, foros de verdades irrefutáveis. E assim, por virtude da indulgência com que se animam as lendas, admitindo-se complacentemente personagens e factos «simbólicos», a História dos Descobrimentos Portugueses, que devia ser um monumento respeitável e imperecível, que se impuzesse à opinião científica mundial, transforma-se num conjunto de novelas, de que a mesma opinião científica mundial se sorri com benevolência, quando não ataca com injustiça.

Estas respeitosas anotações não retiram à excelsa N. D. a nossa gratidão pelos ensinamentos que nos traz, da parte de mestres, profundos conhecedores dos assuntos de que tratam. Deve o nosso humilde comentário estar cheio de cincas. Não somos técnicos. Mas entendemos que deve haver em tudo, sobretudo em História, uma linha de bom senso que sempre cabe respeitar.

---

(1) Henry Schoeffer — *História de Portugal.*

(2) Almeida d'Eça — *A Cartografia marítima portuguesa (Anais do Club Militar Naval — 1904).*

(3) Ispizùa — *História de la Geografia y de la Cosmografia.*

(4) A. Ribeiro dos Santos — *Memórias da Literatura Portuguesa Vol. VIII.*

(5) Alberto Sampaio — *Estudos históricos e económicos.*

(6) Vieira Guimarães — *A Ordem de Cristo.*

(7) Jules Mees — *Henri le Navigateur et l'Academie Portugaise de Sagres.*

(8) Visconde de Santarém — *Opúsculos e Esparsos.*